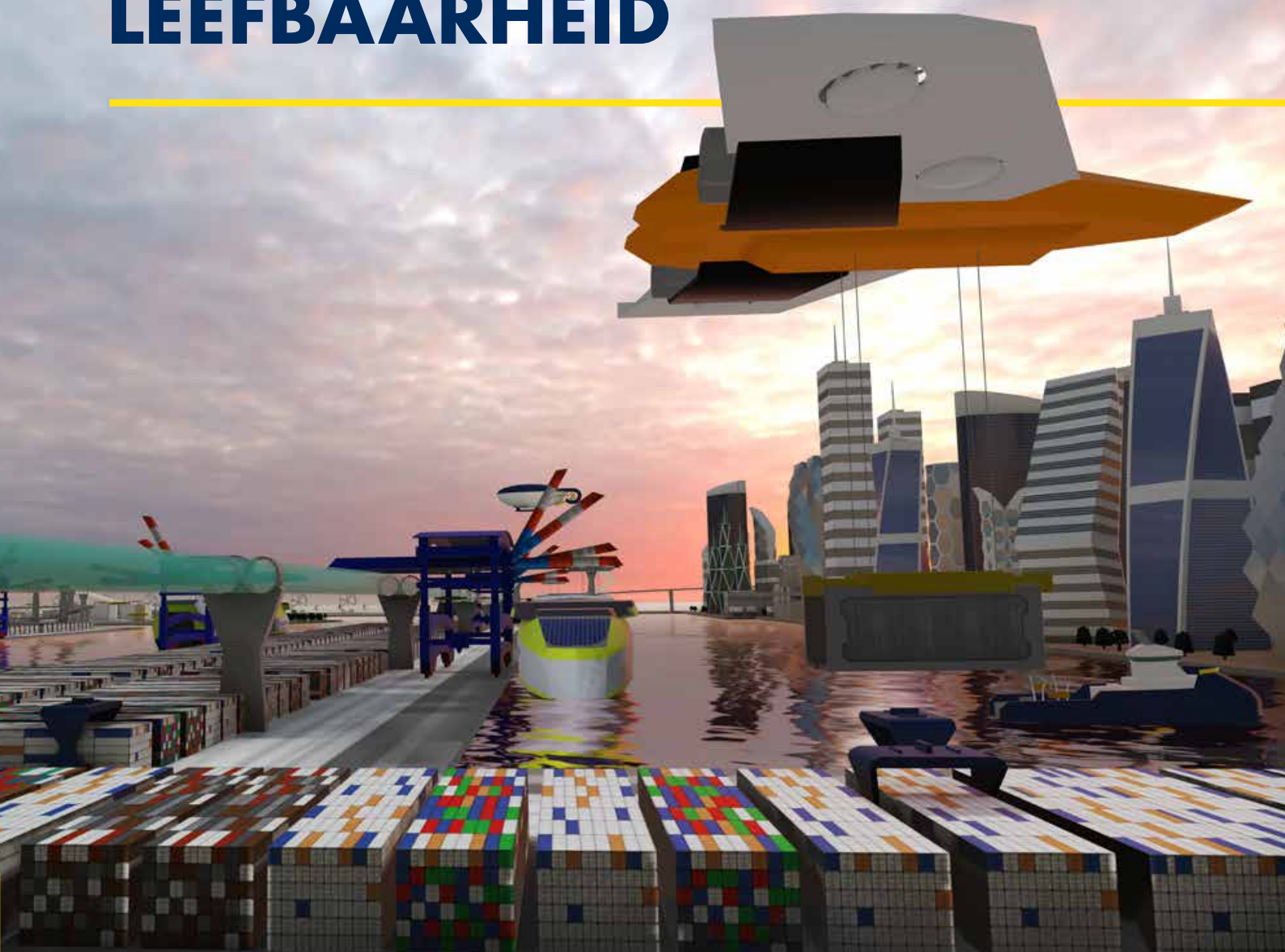

MAASVLAKTE 2 IN 2035: STIMULANS VOOR ECONOMIE, MILIEU EN LEEFBAARHEID



De Rotterdamse haven is gegroeid. In 2035 is de extra 1.000 hectare haven- en industrieterrein van Maasvlakte 2 grotendeels in gebruik en lossen de grootste containerschepen ter wereld er al jaren efficiënt en snel hun goederen voor de Europese markt. Hoe ziet de Rotterdamse haven er dan uit? Waar ligt de winst voor economie, milieu en leefbaarheid?

STIMULANS VOOR ECONOMIE, MILIEU EN LEEFBAARHEID

De Rotterdamse haven is en blijft een haven van wereldformaat en de vraag op lange termijn naar vierkante meters direct aan zee blijft. Aangezien containerschepen steeds groter worden, concentreert de overslag van containers zich wereldwijd meer en meer op grote havens met diep vaarwater en goede logistieke verbindingen. Met Maasvlakte 2 is Rotterdam helemaal klaar voor de groei van de wereldwijde transportstromen. In 2035 is door de havenuitbreiding extra overslagcapaciteit van jaarlijks 17 miljoen containers gerealiseerd.

AANLEG EN GEBRUIK IN FASES

De eerste schepen maakten in 2014 al gebruik van de nieuwe kades van Rotterdam World Gateway (RWG) en APM Terminals. In de periode tot 2025 komt volgens verwachting de uitbreiding van de Euromaxterminal (ECT) tot stand. Havenbedrijf Rotterdam werkte tussen 2008 en 2013 aan de eerste fase van Maasvlakte 2. 240 miljoen m³ zand werd gebruikt om van zee land te maken. De eerste 700 hectare havengebied die daarmee is ontstaan heeft 2,5 km diepzeekade (-20 meter NAP), 1 km barge-/feederkade (-11/-13 meter NAP), havenbekkens van 20 meter diepte en wegen, spoorwegen en pijpleidingen naar het Europese achterland opgeleverd.

In de periode naar 2035 volgt de tweede fase waarin het haven- en industriegebied van Maasvlakte 2 volledig tot ontwikkeling komt. Het Havenbedrijf heeft gekozen voor deze gefaseerde aanleg, omdat daardoor flexibel kan worden ingespeeld op de marktvraag naar ruimte voor containeroverslag, chemie, offshore en distributie.

WERKGELEGENHEID

Het economisch belang van Maasvlakte 2 voor de regionale en de Nederlandse economie is groot. In 2015 werd 3,1% van het bruto binnenlands product verdiend in de Rotterdamse haven. Het haven- en industriecomplex biedt directe werkgelegenheid aan ruim 93.000 mensen. Maasvlakte 2 voegt, bij volledige ingebruikname, ruim 6.000 directe banen hieraan toe en een vergelijkbaar aantal aan indirecte werkgelegenheid.

MEER SCHEPEN

In 2016 deden ruim 29.000 zeeschepen de Rotterdamse haven aan en in 2035 zullen dat er circa 57.000 zijn. Het aantal binnenvaartschepen is nog groter. De huidige Maasvlakte alleen al wordt bezocht door 28.000 binnenvaartschepen per jaar. Voor de Maasvlakte en Maasvlakte 2 samen neemt dit toe tot bijna 70.000 binnenvaartschepen in 2035. Het aantal scheepvaartbewegingen is vele malen groter, want schepen leggen vaak aan meerdere kades aan.



Robotkranen aan het werk op Maasvlakte 2

GROTERE SCHEPEN

In 2011 was de Emma Maersk met een capaciteit van 15.000 containers nog het grootste containerschip ter wereld (397,7 meter lang, 56,6 meter breed en 15,5 meter diepgang). In 2017 kwam de OOCL Hong Kong in de vaart. Met 21.413 containers aan boord de grootste onder de reuzen. Daar zal de groei van de containerschepen voorlopig niet eindigen. Ruim voor 2035 varen vele nog grotere schepen over de wereldzeeën, want hoe meer containers aan boord, des te lager de kostprijs per eenheid is. De toegang tot de Rotterdamse haven is 24 meter diep, dus nu al voorbereid op toekomstige scheepsgroei.

CONTAINERTERMINALS VAN DE TOEKOMST

De stuwadoors op Maasvlakte 2 lopen voorop in het ontwikkelen van een nieuwe generatie containerterminals: duurzaam en efficiënt. Duurzaamheid is een 'license to operate': alleen energie-efficiënt, milieuvriendelijk en in harmonie met de omgeving werken heeft toekomst en maakt economische groei mogelijk. De kranen lichten meerdere containers tegelijk en het gewicht van de beladen containers kan tijdens het lossen worden gebruikt om elektriciteit op te wekken. Het is heel goed mogelijk dat de opvouwbare container zijn intrede heeft gedaan, waardoor veel (energie)efficiënter met lege containers kan worden omgesprongen. Energiegebruik en

uitstoot van het materieel op de kades is sowieso drastisch verminderd, onder meer door hybride technieken, filters, schonere brandstoffen en elektromotoren. De kantoren zijn energiezuinig ontworpen en functioneren klimaatneutraal.

MEER TREIN EN BINNENVAART

Een grote verandering is dat de verdeling van het achterlandvervoer in 2035 is gewijzigd: om milieubelasting terug te dringen worden meer containers per binnenvaartschip en trein vervoerd en is transport met vrachtwagens verhoudingsgewijs teruggedrongen.

In 2035 gaat minimaal twintig procent van het achterlandvervoer vanaf de containerterminals per spoor. Dat betekent een verzesvoudiging van 600.000 TEU nu naar 3,7 miljoen TEU in 2035. De binnenvaart groeit in dezelfde periode van 2 miljoen TEU naar 8 miljoen TEU en zorgt daarmee voor 45 procent van de afvoer van containers.

VRACHTWAGENBEWEGINGEN

Het aandeel wegvervoer in het vervoer van containers naar het achterland zakt van 49 procent in 2010 tot 35 procent in 2035. In absolute aantallen groeit het vrachtwagenvervoer van 2,5 miljoen naar 6,5 miljoen TEU in 2035. De in 2015 opgeleverde verbreding van snelweg A15 tussen Maasvlakte en het Vaanplein speelt daar een belangrijke rol in.

SCHONER VERVOER

De logistiek van de transportstromen verbetert. Door goede regie rijden er vollere treinen en vrachtwagens: efficiënter en minder milieubelastend. Daarbij komt dat de normen voor uitstoot van vrachtwagens en schepen zijn aangescherpt. Bovendien gebruiken binnenvaartschepen geen dieselgeneratoren als ze aangemeerd liggen, maar kunnen ze gebruikmaken van duurzame, groene walstroom. Als het om zeeschepen gaat, zullen ook die schoner en efficiënter zijn, deels op LNG varen en mogelijk zelfs elektrisch worden voortgestuwd.

CONTAINERTRANSFERIA

Het aantal containertransferia buiten de haven is toegenomen, waardoor de druk op de A15 is afgenomen: containers worden na binnenkomst per binnenvaartschip naar overslagplaatsen buiten de haven vervoerd. Vanaf daar vindt verder transport plaats.

BIO-REVOLUTIE

Ruim 300 hectare van Maasvlakte 2 is gereserveerd voor duurzame industrie, gebaseerd op biologische grondstoffen. Afval en algen als bron voor biobrandstof bijvoorbeeld. Verder zijn er bedrijven die hoogwaardige chemische producten maken uit plantaardige reststromen.



OFFSHORE

De offshore industrie heeft Maasvlakte 2 al kort na de oplevering in 2013 gevonden. In 2015 heeft Allseas in de wateren van Maasvlakte 2 het grootste schip ter wereld, de Pioneering Spirit, afgebouwd. In 2016 is SIF Group gestart met de productie van stalen fundaties voor windparken op zee. In 2017 is een tweede terrein voor offshore activiteiten opgespoten.

CLUSTERING BEDRIJVEN

Het clusteren van de chemische industrie levert milieuvoordelen op, maar ook bedrijfseconomische voordelen.

Bedrijven profiteren van elkaars nabijheid, bijvoorbeeld door gebruik te maken van elkaars faciliteiten, halffabrikaten en energie-systemen. Voorbeelden zijn hergebruik van restwarmte, gebruik van gemeenschappelijke pijpleidingen en gezamenlijke afvalwaterzuivering. Dit leidt tot vermindering van het totale energieverbruik, van de emissies van schadelijke stoffen en de lozingen van koelwater.

SCHONERE LUCHT

De lucht in het Rijnmondgebied zal in 2020 en daarna 10 procent schoner zijn dan is vastgelegd in de milieueffectrapportage van Maasvlakte 2. Milieudefensie en het Havenbedrijf hebben daartoe de Overeenkomst Duurzame Maasvlakte gesloten. De uitstoot van fijnstof, stikstofoxide en zwaveldioxide zijn aanzienlijk verminderd, door uitvoering van de afgesproken maatregelen.

STRAND EN RECREATIE

Het nieuwe lange strand van ongeveer 7,5 km en de duinen (zachte zeewering) bieden sinds 2012 ruime mogelijkheden voor badgasten, kitesurfers, vogelaars en andere recreanten. De fietspaden geven mooi uitzicht op de natuur en uiteraard ook op de havenactiviteiten.



HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

Doel van het Havenbedrijf Rotterdam is de versterking van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven als logistiek knooppunt én industriecomplex van wereldniveau. Niet alleen in omvang, maar ook in kwaliteit. De kerntaken van het Havenbedrijf Rotterdam zijn de duurzame ontwikkeling, beheer en exploitatie van de haven en het handhaven van de vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart.

MEER INFORMATIE

FutureLand Informatiecentrum Maasvlakte 2 • Europaweg 902 • 3199 LC Maasvlakte Rotterdam • Havennummer 8360 • +31 (0)10 252 2520